നിവേദനം നൽകിയിട്ടും വ്യവസായങ്ങളുടെ സംരക്ഷണത്തിന് യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചില്ല എന്ന ആക്ഷേപം വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ?

വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി):

(എ) കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ നയവും നിലപാടുകളുംമൂലം സംസ്ഥാനത്ത് പൊതുവേയും വ്യവസായ നഗരമായ എറണാകുളത്ത് പ്രത്യേകിച്ചും വ്യവസായത്തകർച്ച നേരിടുന്നുവെന്ന ആക്ഷേപം നിലവിലില്ല. എന്നാൽ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യതക്കുറവ്, സാങ്കേതികവിദ്യാ മാറ്റം, ഇറക്കുമതി ചെയ്യപ്പെടുന്ന സമാന ഉല്പന്നങ്ങളിൽ നിന്നുമുള്ള മത്സരം, ആഗോളവത്ക്കരണത്തിന്റെ വിപണി മത്സരം എന്നിവ വൻകിട-ഇടത്തരം വ്യവസായങ്ങളെ പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ സൂക്ഷ്മ-ചെറുകിട-ഇടത്തരം (MSME) സെക്ടറിന് 14 ശതമാനം വളർച്ചയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഈ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് 7,557 വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല 12,539 സ്ഥാപനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇ.എം. പാർട്ട് I ഫയൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കാനായി വ്യവസായം നഗരമായ എറണാകുളത്ത് കിൻഫ്രയുടെ കാക്കനാട് കയറ്റുമതി അധിഷ്ഠിത വ്യവസായ പാർക്കും കളമശ്ശേരിയിലെ ഹൈടെക് പാർക്കും പൂർണ്ണതോതിൽ പ്രവർത്തന സജ്ജമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിലൂടെ സംരംഭകർക്ക് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ പ്രദാനം ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

(ബി&സി) ഇത്തരം ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. എന്നാൽ പ്രതികൂല സാഹചര്യങ്ങൾ തരണം ചെയ്യുന്നതിനുവിപണിയിലെ മത്സരങ്ങൾ നേരിടുന്നതിനും ആവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായങ്ങളും മറ്റും നൽകി വരുന്നുണ്ട്. മാത്രമല്ല ഈ സാമ്പത്തിക വർഷം പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ വൈവിധ്യവത്കരണത്തിന് 100 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. വ്യവസായ സംരക്ഷണത്തിനും തൊഴിലാളികളുടെ ഉന്നമനത്തിനും ഊന്നൽ നൽകിക്കൊണ്ട് സർക്കാർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്.

ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽപാത നിർമ്മാണം

18 (*48) ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള:

ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദുണ്ണി ഹാജി:

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്:

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തെക്ക് വടക്ക് ഹൈസ്പീഡ് റെയിൽപാത നിർമ്മാണം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ബോദ്ധ്യമായിട്ടുണ്ടോ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ബി) എന്തൊക്കെ അടിസ്ഥാന കാരണങ്ങളാണ് അതിന് അനുകൂലമായി പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) ഈ പദ്ധതിക്ക് വരുന്ന മുതൽമുടക്കിനെക്കുറിച്ചും സ്ഥല ലഭ്യതയെക്കുറിച്ചും പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഫലം ആശാവഹമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ?

വ്യവസായവും വിവരസാങ്കേതികവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി):

(എ) ഉണ്ട്.

(ബി) കേരളത്തിൽ നിലവിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾ കൂടുതലായി ആശ്രയിക്കുന്നത് റോഡ്, റെയിൽ ഗതാഗതത്തെയാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള രണ്ടുവരി റെയിൽപ്പാത നൂറ് ശതമാനത്തിലധികം ഉപയോഗിച്ചുവരികയാണ്. എന്നാൽ ഈ പാതയിലുള്ള ധാരാളം വളവുകളും തിരിവുകളും കാരണം നൂറ് കിലോമീറ്ററിലധികം വേഗത അനുവദനീയമല്ല. രണ്ടുവരിപ്പാതയിലുള്ള റോഡുകളിൽ പത്തുമുതൽ പന്ത്രണ്ട് ശതമാനം വരെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ വാർഷിക വർദ്ധനവ് കാരണം തിരക്ക് കൂടുന്നതിനാൽ യാത്രയ്ക്ക് കൂടുതൽ സമയവും വേണ്ടി വരുന്നു. കൂടാതെ മഴക്കാലത്ത് റോഡിന്റെ പ്രതലം മോശമാകുന്നതിനാൽ യാത്ര കൂടുതൽ ദുസ്സഹമായിത്തീരുന്നു. ഉടമസ്ഥർ സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതിന് വിമുഖത കാണിക്കുന്നതിനാൽ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വീതികൂട്ടൽ നടപടി എവിടെയുമെത്തിയിട്ടുമില്ല. ജലഗതാഗതം വളരെ ചെലവ് കുറഞ്ഞതാണെങ്കിലും യാത്രയ്ക്ക് കൂടുതൽ സമയം വേണ്ടതിനാലും നഗരങ്ങൾ തമ്മിൽ ബന്ധപ്പെടാനുള്ള സംവിധാനം ഇപ്പോൾ ഇല്ലാത്തതിനാലും അഭികാമ്യവുമല്ല. വിമാനയാത്ര വളരെ ചെലവ് കൂടിയതാണ്. കൂടാതെ എയർപോർട്ടിൽ നേരത്തെ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതിനാലും, സുരക്ഷാ പരിശോധനയ്ക്കും ബോർഡിംഗിനും സമയമെടുക്കുന്നതുകൊണ്ടും നഗരകേന്ദ്രം എയർപോർട്ടിൽ നിന്നും താരതമ്യേന അകലെ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നതിനാലും ഒരു നഗരത്തിൽ നിന്നും മറ്റൊരു നഗരത്തിലേയ്ക്ക് എത്തുന്നതിന് വിമാനയാത്രയ്ക്കും കൂടുതൽ സമയം വേണ്ടിവരുന്നു. ഇതുകാരണം കേരളത്തിൽ കുറച്ചു യാത്രക്കാർ മാത്രമേ ഒരു നഗരത്തിൽ നിന്നും മറ്റൊരു നഗരത്തിലേയ്ക്ക് വിമാനയാത്ര ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. ആയതിനാൽ ഭൂമിയുടെ ആവശ്യകത പരിമിതമായതും, പരിസ്ഥിതി സൗഹാർദ്ദപരവും താരതമ്യേന അപകടവും മലിനീകരണവും കുറഞ്ഞതുമായ അതിവേഗ റെയിലാണ് ഇതിനുള്ള പരിഹാരം.

(സി) പദ്ധതിയുടെ സാദ്ധ്യതാ പഠനം നടത്തിയ ഡി.എം.ആർ.സി. റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുപ്രകാരം പദ്ധതി ആശാവഹമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നിർദ്ദിഷ്ട അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത നിലവിലുള്ള റെയിൽ/നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ നിന്നും മാറി അധികം ജനവാസമില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിലൂടെയാണ് കടന്ന് പോകുന്നത്. ജനവാസം കൂടിയ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഭൂഗർഭത്തിലൂടെ ആയിരിക്കുമെന്നതിനാൽ അതിനായി സ്ഥലമേറ്റെടുക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത കൂടുതൽ ഭാഗവും പില്ലറുകളിൽ സ്ഥാപിക്കുന്ന ഗർഡറുകളിലൂടെയാണ് കടന്ന് പോകുന്നത്. ആകെ ദൈർഘ്യത്തിന്റെ 10 മുതൽ 12 ശതമാനം വരെമാത്രമേ ഉപരിതലത്തിലൂടെ കടന്ന് പോവുകയുള്ളൂ. സ്റ്റേഷന്റെ സ്ഥലമൊഴിച്ച് മറ്റിടങ്ങളിൽ 20 മീറ്റർ വീതിയിൽ മാത്രമേ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതുള്ളൂ. അതിവേഗ റെയിലിന് എട്ടുവരിപ്പാതയിലൂടെ പോകുന്ന മോട്ടോർവാഹനങ്ങളുടെ കപ്പാസിറ്റിയുണ്ടായിരിക്കും. എന്നാൽ എട്ട് വരിപ്പാതയ്ക്ക് ഉദ്ദേശം 60 മുതൽ 80 മീറ്റർ വരെ വീതിയുള്ള സ്ഥലമാവശ്യമാണ്. ആയതിനാൽ റോഡുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതമൂലം ബാധിക്കുന്ന ജനങ്ങളുടെ എണ്ണം 1/10 മാത്രമായിരിക്കും. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കണ്ണൂർ വരെ അതിവേഗ റെയിലിന്റെ യാത്രാസമയം രണ്ട് മണിക്കൂറായി കുറയുകയും റോഡിൽ ഇപ്പോൾ സംഭവിക്കുന്ന അപകടങ്ങൾ 50 ശതമാനത്തോളം കുറയുന്നതുമാണ്.

തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കണ്ണൂർ വരെയുള്ള അതിവേഗ റെയിൽപ്പാതയ്ക്ക് ഉദ്ദേശം 65000 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുന്നതാണ്. അതിവേഗ റെയിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള ചെലവ് ഭീമമാണെങ്കിലും അതിന്റെ മെയിന്റനൻസിന് ആവശ്യമായ ചെലവ് നിലവിലുള്ള റെയിൽവേയ്ക്ക് തുല്യമായിരിക്കുന്നതാണ്. ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ചെലവിന്റെ 85 ശതമാനത്തോളം ജപ്പാൻ സർക്കാരിൽ നിന്നും സ്റ്റെപ്പ് ലോൺ ആയി ലഭിക്കാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്. ഇതിന്റെ ആവശ്യത്തിലേയ്ക്കായി 600 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വേണ്ടി വരുന്നതാണ്. (സ്വകാര്യവ്യക്തിയുടെ 450 ഹെക്ടറും സർക്കാരിന്റെ 150 ഹെക്ടറും) നിർദ്ദിഷ്ട അതിവേഗ റെയിൽപ്പാത നിർമ്മാണത്തിൽ നിലവിലുള്ള 4000-ൽ താഴെ കെട്ടിടങ്ങളേയും 40,000 -ൽ താഴെ വൃക്ഷങ്ങളേയുമെ ബാധിക്കുകയുള്ളൂ.

വൈദ്യുതി ചാർജ്ജ് കുടിശ്ശികയും വൈദ്യുതി വാങ്ങലും

19 (*49) ശ്രീ. കെ. അജിത്:
ശ്രീ സി. ദിവാകരൻ:
ശ്രീമതി ഇ. എസ്.ബിജിമോൾ:
ശ്രീ. കെ. രാജു : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഊർജ്ജ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പൊതുമേഖലയിലെ വൻകിട വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങളും എക്സ്ട്രാ ഹൈടെൻഷൻ ഉപഭോക്താക്കളും വൈദ്യുതി ബോർഡിന് കുടിശ്ശിക വരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ മൊത്തം എത്ര തുക ഈ ഇനത്തിൽ പിരിഞ്ഞുകിട്ടാനുണ്ടെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

GPM. 2/237/2020-9

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly